

**Ordinanza  
concernente le inchieste sugli infortuni  
aeronautici e incidenti gravi<sup>1</sup>  
(OIIA)**

del 23 novembre 1994 (Stato 18 novembre 2003)

---

*Il Consiglio federale svizzero,*

visti gli articoli 24-26c della legge federale del 21 dicembre 1948<sup>2</sup> sulla navigazione aerea,

*ordina:*

## **Capitolo 1: Disposizioni generali**

### **Art. 1** Definizioni

*Infortunio aeronautico:* Avvenimento connesso con l'impiego d'un aeromobile, per quanto vi sia a bordo una persona intenzionata a eseguire un volo, in occasione del quale:

- a. una persona, all'interno o fuori dell'aeromobile, è rimasta gravemente ferita o uccisa; oppure
- b. l'aeromobile subisce un danno tale da esserne alterato notevolmente nella stabilità, nelle prestazioni o nelle caratteristiche di volo e da richiedere, di norma, un'importante riparazione o la sostituzione dei pezzi danneggiati; oppure
- c. l'aeromobile è disperso o il relitto è inaccessibile.

Non sono considerati infortuni aeronautici:

decessi e lesioni che non hanno un rapporto diretto con l'impiego dell'aeromobile; decessi e lesioni di persone che si trovavano abusivamente fuori delle zone riservate ai passeggeri e agli equipaggi; inoltre, guasti ai motori e danni limitati ad un solo motore, ai suoi accessori o alle pale delle eliche; danni all'armatura, leggere deformazioni o piccole perforazioni dell'involucro esterno; danni all'estremità delle ali o delle pale dei rotori, alle antenne, agli pneumatici o ai freni.

*Incidente grave:* Avvenimento connesso con l'impiego d'un aeromobile, prodottosi in circostanze tali da rasentare l'infortunio aeronautico.

RU 1994 3037

<sup>1</sup> RU 1995 1452

<sup>2</sup> RS 748.0

*Lesione grave:* Lesione subita da una persona in un infortunio aeronautico e che presenta una delle seguenti caratteristiche:

- a. richiede un'ospedalizzazione di oltre 48 ore entro 7 giorni dall'infortunio;
- b. comporta la frattura di un osso, eccettuate le fratture semplici delle dita e del naso;
- c. comporta lacerazioni o ecchimosi aventi come conseguenza emorragie gravi, la lesione di un nervo, di un muscolo o di un tendine;
- d. ha come conseguenza la lesione di un organo interno;
- e. comporta ustioni di secondo e terzo grado o ustioni che interessano oltre il 5 per cento della superficie del corpo;
- f. è comprovatamente riconducibile a sostanze infette o a radiazioni nocive.

*Lesione mortale:* Lesione grave che provoca il decesso entro 30 giorni dall'infortunio aeronautico.

*Grande aereo:* Aeroplano avente un peso massimo ammissibile al decollo di almeno 5700 kg, o che è classificato per la navigabilità nella categoria standard, sottocategoria aerei da trasporto, o che dispone di più di dieci posti a sedere, compresi quelli per l'equipaggio.

*Stato d'immatricolazione:* Stato, nella matricola aeronautica del quale l'aeromobile è iscritto.

*Stato costruttore:* Lo o gli Stati che hanno certificato la navigabilità del prototipo.

*Stato esercente:* Stato in cui l'impresa di trasporto aereo ha la sua sede principale o permanente.

## **Art. 2**            Infortuni accaduti in Svizzera

<sup>1</sup> La presente ordinanza si applica a tutti gli infortuni aeronautici accaduti in Svizzera per cui l'inchiesta non è demandata né allo Stato d'immatricolazione né a quello costruttore.<sup>3</sup> Non si applica agli infortuni di:

- a. aeromobili militari svizzeri, se non è coinvolto un aeromobile civile;
- b.<sup>4</sup> aeromobili ultraleggeri, alianti da pendio, paracaduti, cervi volanti, paracaduti ascendenti e palloni frenati;
- c. aeromobili militari stranieri che si trovano in Svizzera su invito del Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport<sup>5</sup>.

2 ...6

<sup>3</sup> RU 1995 1452

<sup>4</sup> Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 18 ago. 1999 (RU 1999 2495).

<sup>5</sup> Nuova denominazione giusta il DCF non pubblicato del 19 dic. 1997.

<sup>6</sup> Abrogato dal n. I dell'O del 18 ago. 1999 (RU 1999 2495).

**Art. 3** Incidenti gravi accaduti in Svizzera

<sup>1</sup> La presente ordinanza si applica agli incidenti gravi occorsi in Svizzera nell'esercizio di grandi aerei o nel traffico aeronautico effettuato secondo le regole per il volo strumentale.

<sup>2</sup> L'Ufficio d'inchiesta sugli infortuni aeronautici (Ufficio) rende noto, nella Pubblicazione svizzera d'informazioni aeronautiche (AIP-Svizzera)<sup>7</sup>, l'elenco degli incidenti gravi per cui, secondo le direttive dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (OACI)<sup>8</sup>, è necessaria un'inchiesta.

**Art. 4** Infortuni e incidenti gravi all'estero

<sup>1</sup> Nel caso in cui un aeromobile civile immatricolato o impiegato permanentemente in Svizzera, oppure un aeromobile fabbricato in Svizzera sia implicato in un infortunio o incidente grave all'estero, l'Ufficio può inviare un rappresentante accreditato allo scopo di seguire l'inchiesta aperta dall'autorità estera. Il rappresentante accreditato deve essere inviato qualora l'autorità estera lo richieda.

<sup>2</sup> L'impresa di trasporto aereo o la casa costruttrice coinvolta può designare persone che prestano consulenza al rappresentante svizzero accreditato.

<sup>3</sup> Le quasi collisioni nello spazio aereo estero, il cui controllo è stato affidato al servizio svizzero della sicurezza aerea, sono oggetto d'inchiesta secondo l'articolo 3 per quanto debbano essere considerate come incidenti gravi.

<sup>4</sup> Se in seguito ad un infortunio di un aeromobile straniero in uno Stato estero hanno perso la vita cittadini svizzeri, l'Ufficio può delegare un esperto.

<sup>5</sup> La partecipazione ad un'inchiesta estera, così come i diritti e i doveri della persona accreditata, dei suoi consulenti e degli esperti sono retti dall'annesso 13 della Convenzione del 7 dicembre 1944<sup>9</sup> relativa all'aviazione civile internazionale (OACI, annesso 13) sono però fatte salve le deroghe previste nell'articolo 38 della Convenzione.

**Art. 5** Mancanza di un'inchiesta straniera

<sup>1</sup> La presente ordinanza è applicabile per analogia nel caso in cui l'inchiesta sull'infortunio aeronautico o sull'incidente grave all'estero<sup>10</sup> di un aeromobile svizzero o di un aeromobile costruito in Svizzera fosse lasciata alle autorità svizzere.

<sup>2</sup> Lo stesso vale nel caso d'infortuni o d'incidenti aeronautici gravi occorsi fuori dei territori di sovranità di uno Stato e nel caso in cui nessuna autorità estera si occupa dell'indagine.

<sup>7</sup> Pubblicata dall'Ufficio federale, al quale ci si può rivolgere per l'abbonamento (AIS Centrale).

<sup>8</sup> Queste direttive possono essere ordinate o ottenute in abbonamento presso l'OACI o nelle librerie.

<sup>9</sup> RS 0.748.0

<sup>10</sup> RU 1995 1452

## Capitolo 2: Organizzazione

### Art. 6 Ufficio

<sup>1</sup> L'Ufficio occupa inquirenti a tempo pieno e può, inoltre, nominare inquirenti ausiliari.

<sup>2</sup> L'Ufficio nomina un gruppo di specialisti che l'assecondano nelle inchieste speciali.

### Art. 7 Commissione federale sugli infortuni aeronautici<sup>11</sup>

<sup>1</sup> La Commissione federale sugli infortuni aeronautici<sup>12</sup> consta di cinque membri. Essa è in numero quando sono presenti tre membri.

<sup>2</sup> Il periodo amministrativo della Commissione e la durata del mandato dei suoi membri sono fissati nell'ordinanza del 2 marzo 1977<sup>13</sup> regolante le funzioni delle commissioni extraparlamentari d'autorità e di delegazioni della Confederazione.

<sup>3</sup> Nessun funzionario o impiegato dell'Ufficio o dell'Ufficio federale dell'aviazione civile (Ufficio federale) può far parte della Commissione.

### Art. 8 Indipendenza e subordinazione

<sup>1</sup> L'Ufficio e la Commissione sono completamente indipendenti nella loro attività.

<sup>2</sup> L'Ufficio è aggregato alla Segreteria generale del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni<sup>14</sup> (Dipartimento); la Commissione è amministrativamente subordinata al Dipartimento.

### Art. 9 Rappresentanza di uno Stato estero

La rappresentanza di uno Stato estero, delle sue imprese di trasporto aereo e delle sue imprese di costruzioni aeronautiche per inchieste dell'Ufficio e per procedure davanti alla Commissione è disciplinata secondo l'annesso 13 OACI; sono salve le deroghe notificate all'OACI.

<sup>11</sup> RU 1995 1452

<sup>12</sup> RU 1995 1452

<sup>13</sup> [RU 1977 549, 1983 842, RU 1995 5141 art. 21 lett. a]. Vedi ora l'O del 3 giu. 1996 sulle commissioni (RS 172.31).

<sup>14</sup> Nuova denominazione giusta il DCF non pubblicato del 19 dic. 1997.

## **Capitolo 3: Inchiesta e procedura davanti alla Commissione**

### **Sezione 1: Primi provvedimenti**

#### **Art. 10**            Obbligo di annunciare

<sup>1</sup> Gli infortuni e i gravi incidenti aeronautici in Svizzera (art. 3 e 4) devono essere annunciati immediatamente all'Ufficio per telefono secondo le direttive pubblicate nell'AIP.

<sup>2</sup> L'obbligo di annunciare incombe ai proprietari e ai detentori di aeromobili, alle imprese di trasporto aereo e al personale aeronautico interessati, ai servizi di sicurezza della circolazione aerea e degli aerodromi, ai posti di polizia cantonale e comunale, agli organi doganali e all'Ufficio federale.

<sup>3</sup> Gli infortuni e gli incidenti gravi di aeromobili svizzeri all'estero (art. 5) devono essere annunciati all'Ufficio, al più presto possibile. L'obbligo di annunciarli alle competenti autorità straniere dipende dal diritto applicabile nel Paese in questione.

#### **Art. 11**            Obbligo di sorveglianza

<sup>1</sup> Gli organi di polizia o, se del caso, le autorità locali, il capo dell'aerodromo o l'equipaggio provvedono affinché non sia operato alcun mutamento sul luogo dell'infortunio, salvo le indispensabili operazioni di salvataggio. La posizione dei morti non può essere modificata che su consenso dell'inquirente.

<sup>2</sup> L'inquirente, al suo arrivo, decide circa il genere e la portata della sorveglianza del luogo d'infortunio. È fatta salva la sorveglianza speciale tramite gli organi della polizia giudiziaria.

#### **Art. 12**            Misure provvisionali

<sup>1</sup> La polizia e, se del caso, il capo dell'aerodromo prendono nota dei nomi e degli indirizzi dei testimoni.

<sup>2</sup> Se necessario impongono il prelievo del sangue giusta l'articolo 100<sup>ter</sup> della legge federale sulla navigazione aerea (LNA).

### **Sezione 2: Inchiesta**

#### **Art. 13**            Apertura

<sup>1</sup> L'Ufficio affida l'inchiesta a un inquirente. In casi speciali, può assegnargli uno o più collaboratori.

<sup>2</sup> Di norma, il capo dell'Ufficio dirige l'inchiesta sugli infortuni gravi di grandi aerei; convoca gli specialisti di cui all'articolo 6 capoverso 2.

<sup>3</sup> L'inquirente e gli organi di polizia giudiziaria coordinano le rispettive attività.

<sup>4</sup> Se nell'infornuto è implicato un aeromobile militare svizzero, l'inquirente e le istanze militari competenti coordinano le proprie attività. Se nell'infornuto d'un grande aeroplano civile è implicato un aeromobile militare è data priorità all'attività dell'inquirente civile.

#### **Art. 14** Accesso al luogo dell'infornuto

<sup>1</sup> L'inquirente designa le persone aventi accesso al luogo dell'infornuto. Sino al suo arrivo, questa competenza incombe agli organi di polizia o al capo dell'aerodromo.

<sup>2</sup> Gli organi di polizia giudiziaria della Confederazione e dei Cantoni hanno libero accesso al luogo dell'infornuto.

<sup>3</sup> L'inquirente autorizza l'accesso ai membri della Commissione, all'Ufficio federale, alla persona accreditata di uno Stato estero e ai rispettivi consulenti nonché ad altre persone che siano in grado di rendere verosimile un interesse giuridicamente rilevante all'esito dell'inchiesta purché non sia ostacolato il corso della medesima.

#### **Art. 15** Operazioni d'inchiesta

<sup>1</sup> L'inquirente procede a tutti gli atti necessari all'inchiesta. L'inchiesta è disciplinata secondo le norme, le raccomandazioni e i manuali dell'OACI. L'inquirente può, in particolare, ordinare perquisizioni e sequestri oppure convocare o citare testimoni o persone sentite a titolo informativo (art. 26b LNA). L'inquirente può rinunciare ad atti d'inchiesta che provocherebbero costi sproporzionati rispetto alle aspettative.

<sup>2</sup> D'intesa con l'Ufficio, l'inquirente può incaricare specialisti di trattare problemi speciali. Per la lettura (read out, lecture) di registrazioni di volo si può ricorrere agli impianti specifici di un'autorità straniera d'inchieste aeronautiche.

<sup>3</sup> L'inquirente può ordinare l'analisi del sangue conformemente all'articolo 100<sup>ter</sup> LNA.

<sup>4</sup> Se l'infornuto ha causato la morte istantanea o successiva di membri dell'equipaggio che partecipavano al pilotaggio, i loro corpi sono sottoposti ad autopsia presso un istituto di medicina legale. Se necessario, l'inquirente può ordinare l'autopsia delle salme di altri membri dell'equipaggio, dei passeggeri o di altre persone vittime dell'infornuto.

<sup>5</sup> Per ogni inchiesta, l'Ufficio svizzero di meteorologia presenta un rapporto sulle condizioni atmosferiche e sui dati meteorologici a disposizione.

<sup>6</sup> Su domanda dell'inquirente, i servizi della sicurezza aerea allestiscono estratti scritti da registrazioni sonore e illustrazioni di immagini radar. Si possono esigere anche copie delle registrazioni sonore. Gli originali devono essere conservati e possono essere cancellati soltanto previa autorizzazione dell'Ufficio.

#### **Art. 16** Richiesta di operazioni d'inchiesta

<sup>1</sup> Chiunque sia direttamente toccato dall'inchiesta, l'Ufficio federale, le autorità federali e cantonali competenti, la persona accreditata dello Stato estero e chiunque sia in grado di rendere verosimile un interesse giuridicamente rilevante all'esito

dell'inchiesta possono chiedere all'Ufficio che si proceda a operazioni d'inchiesta supplementari. L'Ufficio può respingere la richiesta, in particolare, se l'operazione:

- a. non contribuirebbe probabilmente in maniera essenziale a raggiungere lo scopo dell'inchiesta;
- b. provocherebbe probabilmente costi sproporzionati alle aspettative che non sarebbero sopportati dal proponente.

<sup>2</sup> La decisione dell'Ufficio può essere impugnata con reclamo alla Commissione, nel termine di dieci giorni dalla notificazione.

#### **Art. 17** Relitto

L'inquirente decide in merito allo sblocco dei relitti o di parti di essi. Resta salvo un eventuale sequestro da parte degli organi di polizia giudiziaria.

#### **Art. 18** Rapporti preliminari e rapporti intermedi

<sup>1</sup> Non appena le circostanze essenziali dell'infortunio sono accertate, l'Ufficio ne fa un breve rapporto preliminare. Questo contiene indicazioni circa il personale aeronautico in causa, gli aeromobili coinvolti e il decorso dell'infortunio; menziona anche il nome dell'inquirente.

<sup>2</sup> Di ogni nuova risultanza essenziale, che possa concorrere alla prevenzione e richieda misure immediate, viene fatto un rapporto intermedio all'Ufficio federale con le pertinenti raccomandazioni.

<sup>3</sup> I rapporti preliminari sono inviati al personale aeronautico interessato, ai proprietari, ai detentori e agli esercenti degli aeromobili coinvolti nell'infortunio, all'Ufficio federale e al comando della polizia cantonale competente.

<sup>4</sup> L'obbligo incumbente all'Ufficio d'informare le competenti autorità e organizzazioni estere è retto dall'annesso 13 OACI e dalle direttive della Conferenza europea dell'aviazione civile (CEAC).

#### **Art. 19** Rapporto d'inchiesta

<sup>1</sup> L'inquirente riunisce i risultati dell'inchiesta in un rapporto scritto che va consegnato, insieme con gli atti completi, all'Ufficio.

<sup>2</sup> Il rapporto d'inchiesta informa in merito alle persone e agli aeromobili coinvolti, ai risultati di operazioni d'inchiesta e di perizie speciali, al decorso del volo, all'analisi della dinamica dell'infortunio e alle sue cause; se necessario, reca raccomandazioni riguardanti la sicurezza, da ricondurre direttamente all'infortunio.<sup>15</sup>

<sup>3</sup> Il rapporto d'inchiesta è inviato a tutti coloro che sono stati coinvolti direttamente nell'inchiesta o che vi hanno partecipato direttamente, all'Ufficio federale nonché alle autorità d'inchiesta aeronautica estere interessate.<sup>16</sup>

<sup>15</sup> Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 18 ago. 1999 (RU 1999 2495).

<sup>16</sup> Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 22 ott. 2003, in vigore dal 1° dic. 2003 (RU 2003 4039).

**Art. 20** Termini

<sup>1</sup> Le inchieste sugli infortuni gravi di grandi aerei devono essere terminate entro 18 mesi, le altre entro un anno.

<sup>2</sup> Se il termine non può essere osservato, l'inquirente fa rapporto al capo dell'Ufficio motivando il ritardo. Il capo dell'Ufficio accorda una congrua proroga.

**Art. 21**<sup>17</sup> Inchiesta e rapporti sommari

<sup>1</sup> Gli infortuni e gli incidenti gravi di aerei ed elicotteri del peso inferiore a 5700 kg sono oggetto soltanto di un'inchiesta sommaria, salvo se:

- a. una persona è morta o è rimasta gravemente ferita;
- b. vi è motivo di supporre che l'infortunio sia avvenuto in seguito a una carenza di navigabilità, sempre che questa non sia da imputare soltanto a problemi relativi al carrello d'atterraggio;
- c. si tratta di voli commerciali o voli d'istruzione, durante i quali l'aereo o l'elicottero è stato danneggiato notevolmente;
- d. l'Ufficio ritiene particolarmente utile, al fine della prevenzione, effettuare un'inchiesta completa sull'infortunio o sull'incidente grave;
- e. trattandosi d'infortuni di aeromobili esteri, l'autorità estera d'inchiesta sugli infortuni aeronautici esige un'inchiesta completa.

<sup>2</sup> Viene eseguita un'inchiesta sommaria nel caso di infortuni di motoveleggiatori, alianti, palloni liberi e di aeromobili che rientrano nella categoria speciale delle autocostruzioni, salvo se persone sono rimaste gravemente ferite o uccise. L'Ufficio può ordinare l'inchiesta completa ove ritenga sia particolarmente utile al fine della prevenzione.

<sup>3</sup> L'Ufficio stila soltanto un rapporto sommario che ragguaglia in merito al personale aeronautico e agli aeromobili coinvolti, nonché alla dinamica dell'infortunio. Il rapporto può fare capo alle indicazioni delle persone coinvolte o della direzione dell'aerodromo. Esso è inviato all'Ufficio federale, al comando della polizia cantonale competente, al personale aeronautico coinvolto, al proprietario, al detentore e all'esercente dell'aeromobile come anche alle competenti autorità estere d'inchiesta sugli infortuni aeronautici.

<sup>4</sup> Il rapporto sommario non può essere deferito ad altre autorità per esame.

<sup>17</sup> Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 18 ago. 1999 (RU 1999 2495).



### Sezione 3: Procedura davanti alla Commissione

#### Art. 22 Rinvio per esame

<sup>1</sup> L'Ufficio federale, le forze aeree<sup>18</sup>, qualora siano coinvolti aeromobili militari svizzeri, e le persone in grado di comprovare un fondato interesse, possono esigere, entro 30 giorni dalla consegna del rapporto d'inchiesta, che la Commissione lo riesami per accertare se è completo e concludente.

<sup>2</sup> La domanda di esame, debitamente motivata, deve essere inoltrata alla Commissione. Il proponente deve specificare in quali punti il rapporto riferisce in modo fallace fatti essenziali o trae conclusioni errate. Non è possibile inoltrare ricorso contro le raccomandazioni in materia di sicurezza.<sup>19</sup>

<sup>3</sup> Il presidente della Commissione può rettificare, senza procedura formale, sviste manifeste e punti d'importanza marginale.<sup>20</sup>

#### Art. 23 Apertura

<sup>1</sup> Per ogni rapporto inoltrato, il presidente della Commissione designa un membro della stessa quale relatore che dirige il riesame.

<sup>2</sup> La richiesta deve essere sottoposta, entro congruo termine, all'Ufficio, all'Ufficio federale e ai destinatari del rapporto d'inchiesta.

<sup>3</sup> Il relatore trasmette agli altri membri la richiesta e i pareri espressi; presenta la pratica nella seduta davanti alla Commissione.

<sup>4</sup> Di regola, la seduta è indetta entro sei mesi dall'inoltro della domanda.

<sup>5</sup> La Commissione non entra in materia su domande presentate tardivamente.

#### Art. 24<sup>21</sup> Esame

<sup>1</sup> Durante la seduta la Commissione esamina la proposta di riesame e le relative prese di posizione, il rapporto e gli altri documenti relativi all'inchiesta. L'esame si limita ai punti contestati nella proposta e a quelli direttamente connessi. La Commissione sente l'inquirente e i membri dell'Ufficio e dell'Ufficio federale. Inoltre, essa può ascoltare i testimoni e le persone direttamente coinvolte nell'infortunio e ordinare all'Ufficio di procedere a inchieste supplementari.

<sup>2</sup> La Commissione dichiara il rapporto d'inchiesta come rapporto finale oppure stila un proprio rapporto finale.

<sup>3</sup> Le sedute della Commissione non sono pubbliche.

<sup>18</sup> Nuova denominazione giusta il DCF non pubblicato del 19 dic. 1997.

<sup>19</sup> Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 18 ago. 1999 (RU 1999 2495).

<sup>20</sup> Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 18 ago. 1999 (RU 1999 2495).

<sup>21</sup> Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 18 ago. 1999 (RU 1999 2495).

## Sezione 4: Disposizioni comuni

### Art. 25 Ricusazione

<sup>1</sup> Le persone di cui è prevista la partecipazione all'inchiesta o ai lavori commissionali devono ricusarsi se:

- a. hanno un interesse personale nell'affare;
- b. sono parenti o affini in linea retta o collaterale oppure unite per matrimonio, promessa nuziale o adozione con una vittima, un proprietario o tenentario di un aeromobile sinistrato oppure con un'altra persona interessata all'esito dell'inchiesta;
- c. quali membri della Commissione a titolo accessorio sono stati inquirenti dell'infortunio portato davanti alla Commissione;
- d. hanno per altri motivi una prevenzione nella causa.

<sup>2</sup> Se la ricusazione è controversa, la decisione spetta al Dipartimento.

### Art. 26 Persone sentite a titolo informativo e testimoni

<sup>1</sup> Le persone direttamente implicate nell'origine dell'infortunio non possono essere sentite come testimoni ma soltanto a titolo informativo; devono essere avvertite sul loro diritto a non deporre.

<sup>2</sup> I testimoni devono essere avvertiti, prima dell'escussione, del loro diritto di non deporre e delle conseguenze penali di una falsa testimonianza.

### Art. 27 Processo verbale

<sup>1</sup> Gli interrogatori dei testimoni e delle persone sentite a titolo informativo sono consegnati in un verbale riassuntivo. Il verbale deve essere firmato dalle persone interrogate e dall'interrogatore. Se una delle persone interrogate si rifiuta di firmare, ne sarà indicato il motivo.

<sup>2</sup> La registrazione sonora della deposizione è permessa in via eccezionale se le circostanze impediscono la stesura di un processo verbale.

<sup>3</sup> Il processo verbale o la registrazione deve indicare il luogo, la data e l'ora della deposizione.

<sup>4</sup> L'esame dei relitti, i sopralluoghi, i voli di ricostruzione e di prova, i colloqui d'informazione e altre misure analoghe sono annotati in un promemoria datato e firmato dall'inquirente o dal suo mandatario.

### Art. 28 Esame degli atti

<sup>1</sup> Le persone direttamente interessate dall'inchiesta, l'Ufficio federale e la persona accreditata dello Stato estero possono domandare all'Ufficio di consultare gli atti. Le altre autorità federali e cantonali e altre persone possono consultare gli atti unicamente se sono in grado di rendere verosimile un interesse giuridicamente rilevante all'esito dell'inchiesta.

<sup>2</sup> L'Ufficio può negare, limitare o rinviare l'esame degli atti:

- a. se interessi pubblici importanti della Confederazione o del Cantone, in particolare la sicurezza interna o esterna della Confederazione, esige l'osservanza del segreto;
- b. se un interesse privato importante esige l'osservanza del segreto;
- c. fintantoché l'interesse dell'inchiesta d'infortunio aeronautico o di un'altra inchiesta in corso lo esiga.

<sup>3</sup> Contro la decisione dell'Ufficio può essere interposto ricorso davanti alla Commissione, entro dieci giorni dalla notificazione.

<sup>4</sup> Non appena l'inchiesta è chiusa, l'Ufficio tiene gli inserti alla disposizione delle autorità giudiziarie e amministrative che ne fanno domanda per le proprie procedure.

#### **Art. 29** Conservazione della pratica

L'Ufficio conserva la pratica durante dieci anni a contare dalla chiusura dell'inchiesta.

#### **Art. 30** Invio del rapporto finale

L'Ufficio invia il rapporto finale al Dipartimento nonché ai servizi e alle persone che hanno già ricevuto il rapporto d'inchiesta.

#### **Art. 31** Spese

<sup>1</sup> Le mansioni generali di polizia in rapporto con un infortunio aeronautico non rientrano fra le spese d'inchiesta, salvo i compiti speciali che l'inquirente ha formalmente demandato agli organi di polizia.

<sup>2</sup> Le spese derivanti dalla procedura davanti alla Commissione sono disciplinate analogamente a quelle risultanti dalla procedura di ricorso secondo la legge federale del 20 dicembre 1968<sup>22</sup> sulla procedura amministrativa.

<sup>3</sup> Il Dipartimento intraprende azione di regresso nei confronti di persone condannate per aver causato l'infortunio intenzionalmente o per negligenza grave, allorché la sentenza acquista forza esecutiva. Il diritto all'azione si estingue dopo un anno dal momento che l'interessato ha preso atto della sentenza o della decisione, passate in giudicato.

#### **Art. 32**<sup>23</sup> Raccomandazioni in materia di sicurezza

Entro sei mesi dalla pubblicazione del rapporto d'inchiesta, l'Ufficio federale informa l'Ufficio in merito ai provvedimenti presi a seguito delle raccomandazioni in materia di sicurezza formulate nel rapporto d'inchiesta o in merito ai motivi per cui si è rinunciato a prendere provvedimenti.

<sup>22</sup> RS 172.021

<sup>23</sup> Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 22 ott. 2003, in vigore dal 1° dic. 2003 (RU 2003 4039).

**Art. 33** Revisione

Se entro dieci anni dalla presentazione del rapporto finale emergono fatti nuovi e rilevanti, l'Ufficio riapre l'inchiesta, d'ufficio o su domanda. Contro il diniego di revisione è ammesso il ricorso, entro trenta giorni, davanti alla Commissione che risolve definitivamente.

**Capitolo 4: Pubblicazione****Art. 34<sup>24</sup>** Principi

<sup>1</sup> L'Ufficio pubblica i rapporti d'inchiesta e i rapporti finali.<sup>25</sup>

<sup>2</sup> I rapporti sommari secondo l'articolo 21 sono pubblicati in una ricapitolazione semestrale. Quest'ultima deve recare indicazioni riguardanti il personale aeronautico, gli aeromobili coinvolti e la dinamica dell'infortunio.

<sup>3</sup> L'Ufficio pubblica annualmente un riassunto delle raccomandazioni in materia di sicurezza contenute nei rapporti d'inchiesta e i pareri dell'Ufficio federale.<sup>26</sup>

<sup>4</sup> Dopo la loro pubblicazione, l'Ufficio può diffondere su supporto elettronico i rapporti preliminari, sommari, d'inchiesta e finali.<sup>27</sup>

<sup>5</sup> Le imprese d'esercizio, le scuole di volo, le imprese di manutenzione, gli istruttori di volo, gli organi addetti alla sicurezza aerea, i responsabili degli aerodromi e altre persone o istituzioni che si occupano della sicurezza aerea come anche le autorità competenti della Confederazione e dei Cantoni ricevono d'ufficio le pubblicazioni dell'Ufficio.

<sup>6</sup> Inoltre, le pubblicazioni sono vendute singolarmente o in abbonamento.

**Art. 35** Rapporti d'inchiesta esteri

<sup>1</sup> L'Ufficio trasmette i rapporti esteri d'inchiesta circa infortuni occorsi ad aeromobili svizzeri all'Ufficio federale, alle autorità competenti della Confederazione nonché a chiunque renda verosimile un interesse giuridicamente rilevante.

<sup>2</sup> Questi rapporti sono pubblicati dall'Ufficio secondo i principi dell'articolo 34.

**Art. 36** Protezione dei dati

Nella pubblicazione dell'Ufficio sono indicati soltanto i nomi delle imprese d'esercizio, delle scuole di volo, delle imprese di manutenzione e di quelle di fabbricazione degli aeromobili e delle loro parti.

<sup>24</sup> Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 18 ago. 1999 (RU 1999 2495).

<sup>25</sup> Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 22 ott. 2003, in vigore dal 1° dic. 2003 (RU 2003 4039).

<sup>26</sup> Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 22 ott. 2003, in vigore dal 1° dic. 2003 (RU 2003 4039).

<sup>27</sup> Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 22 ott. 2003, in vigore dal 1° dic. 2003 (RU 2003 4039).

**Art. 37** Statistica e banche di dati concernenti gli infortuni

<sup>1</sup> L'Ufficio pubblica annualmente statistiche concernenti gli infortuni e gli incidenti aeronautici gravi.

<sup>2</sup> Fornisce i dati infortunistici all'OACI e alla CEAC.

<sup>3</sup> L'Ufficio procura, contro pagamento, ai richiedenti che rendano verosimile un interesse professionale, i dati concernenti gli infortuni disponibili presso l'OACI o altrove. I dati personali sono esclusi.

**Capitolo 5: Disposizioni transitorie e finali****Art. 38** Disposizioni transitorie

Le inchieste per cui è stato allestito il rapporto preliminare prima del 31 dicembre 1994 vengono compiute secondo l'ordinanza del 20 agosto 1980<sup>28</sup> concernente le inchieste sugli infortuni aeronautici.

**Art. 39** Diritto previgente: abrogazione

L'ordinanza del 20 agosto 1980 concernente le inchieste sugli infortuni aeronautici è abrogata.

**Art. 40** Entrata in vigore

La presente ordinanza entra in vigore il 1° gennaio 1995.

<sup>28</sup> [RU 1980 1141]

